

## **EXODO RURAL, CAMBIOS DEMOGRAFICOS E IDENTIDAD TERRITORIAL: PATRICIOS UN CASO DE ESTUDIO.**

Autores: Nicolás De Carli\*

Paola Raffaelli\*\*

*“Se fue el tren que alegría y vida nos dio. (...)*  
*El pueblo así se formó y era éste el medio de vida*  
*De toda la población.*  
*Se fue el tren, dejó un tremendo vacío*  
*Y empeoró la situación.*  
*Es incomprensible aún el por qué de esa medida.*  
*Los motivos que adujeron: mentiras, puras mentiras (...).*  
*Hoy miramos con asombro todo el desastre que han hecho.*  
*Los pueblos están deshechos donde pasaban las vías (...).*  
*Por eso que vuelva el tren, le pido a Dios ¡qué carajo!,*  
*Aunque sea una utopía.”*  
Menéndez, Guillermo “La medida”

### *Introducción*

Patricios es una localidad ubicada a 260 Km. de Buenos Aires y a 25 Km. al este de la ciudad de nueve de Julio, en donde, al momento del censo de 2001 vivían 745 personas. Está rodeado de campos y chacras y su única comunicación con la ruta 5 es un camino de tierra de entre 6 y 8 Km., que desde hace más de 30 años están pidiendo que sea asfaltado.

Pero toda esta zona, a su vez, estuvo cruzada por las vías del Ferrocarril Compañía Argentina, que unía las ciudades de Buenos Aires y Victorino de la Plaza. En cada estación de este corredor se formaron pueblos, Gral. Villegas, La Niña, etc. y en la mitad del recorrido se situaba la playa de maniobras, la cuadrilla de arreglos y demás empleos ferroviarios. Esto justamente es lo que le daba vida a Patricios, su razón de existir. De los 6000 habitantes que tuvo<sup>1</sup> la mitad trabajaba en el tren, entre foguistas, maquinistas, guardas, empleados de la estación, mecánicos, etc.

El ferrocarril nació en la segunda mitad del siglo pasado (con la primera línea inaugurada en 1857) en un período en que la población local era escasa y los caminos prácticamente

inexistentes. Esas condiciones iniciales explican una característica particular del sistema: la vía no reemplazó a otros medios de transporte sino que los creó, por primera vez en el país. Su traza final definió muchas de las variables que darían forma a la economía y la sociedad nacional. La expansión de la red dio origen e impulso a la parte decisiva de las actividades productivas que caracterizaron a la Argentina de las primeras décadas del siglo XX; ella constituyó un pivote decisivo del auge de la agricultura pampeana. Todo el sistema económico fue incentivado (o creado directamente) por esa nueva oferta de transporte masivo a bajo precio, que permitía a los habitantes de una extensa región geográfica entrar en contacto con el mercado mundial y muchas veces con el local. Las numerosas estaciones de ferrocarril que se construyeron marcaron el origen de pueblos y ciudades, y contribuyeron a definir el espacio habitado del país.

Así como han nacido al calor del arribo del ferrocarril, una vez cerrados los ramales, numerosas localidades urbanas en la Argentina han quedado aisladas y sin transporte a falta de caminos que las conecten con los principales centros y rutas provinciales. Estas localidades donde el paisaje emblemático está constituido por las estaciones abandonadas, reflejan la existencia de zonas territoriales que no tienen futuro o están a punto de ser borradas del mapa.

El objetivo de este estudio es analizar como los procesos históricos y territoriales hacen de marco de las experiencias individuales y grupales, modificándolas profunda e indefectiblemente. El desmantelamiento del tren en el *Pueblo de Patricios* implicó no sólo cambios en la dinámica del mismo, sino también en su morfología, y sobre todo, en la vida cotidiana de sus habitantes.

Veremos cómo se constituye, en la actualidad, la articulación entre *identidad y territorio* en el Pueblo de Patricios sin la actividad ferroviaria como eje vertebrador, actividad que determinó durante 70 años ésta configuración. Para esto intentaremos abordar las *representaciones* de los distintos actores como forma de sustantivar el *territorio* a partir del *espacio*, es decir, como el espacio se transforma en territorio, se *territorializa*, como parte de un proceso de apropiación que termina por configurar la *identidad*.

Como ya lo advierte Manuel Castells, es necesario superar el empirismo de la descripción geográfica y entender que el espacio no es un papel en blanco sobre el que se inscriben las acciones de los grupos, sino que el hombre transforma su medio ambiente en la lucha por la vida. “El espacio es un producto material en relación con otros elementos materiales, entre ellos los hombres, los cuales contraen determinadas relaciones sociales que dan al espacio (...) una forma, una función, una significación social”.<sup>2</sup>

Intentaremos mediante una aproximación antropológica, abordar la conciencia y las interpretaciones de los agentes como un componente esencial de la realidad objetiva. Haciendo uso de la etnográfica como una práctica, es decir, como una forma de acercamiento a las prácticas concretas de los actores, se pretende captar las percepciones en relación y la serie de disposiciones que de allí se deducen.

En este sentido, la sociología no puede limitarse a la constatación y construcción de relaciones objetivas, sino que debe hacer uso de una antropología como forma de acercarse a la experiencia de los significados de ese mundo que se aparece como pre-dado.

De esta manera, mediante las entrevistas de *historias de vida* buscaremos entender como se articula la identidad y el territorio en un lugar en el que durante 70 años tuvo una configuración propia. Es mediante las *representaciones* que los actores sustentan al territorio, lo *territorializan*, para conformar sobre esta base su *identidad*. La *territorialidad* es entendida como el “intento por parte de un grupo de afectar, influenciar o controlar personas, fenómenos y relaciones, a través de la delimitación y el establecimiento de un control sobre un área geográfica”.<sup>3</sup> Sería preciso entonces tener en cuenta que el espacio actúa como una dimensión constitutiva de las relaciones sociales, pero a costa de no abordar el territorio en sentido antológico, como preexistente, sino plantear la forma en que la identidad toma anclaje en el espacio.

La pérdida de fuentes de trabajo por el cierre del ferrocarril trajo aparejado el *éxodo rural* y *cambios demográficos*, los cuales se complementaron con cambios en el resto de la estructura laboral, el acceso a la salud, educación y el resto de los servicios públicos. El fuerte impacto que tuvo este proceso en la construcción de la *identidad* y su articulación *territorial* es uno de los problemas que trataremos. Raúl, nos da una imagen de Patricios a mediados de siglo:

*“Esto era un enjambre de gente (...) cuando tocaban la campana a las cinco que salían no terminábamos más de salir siempre... Patricios era completamente, no se notaba el día y la noche, era la noche los clubes llenos de gente (...) era siempre... una multitud tremenda” “El 87% era ferroviario” Raúl A.*

La presencia y el paso del Ferrocarril significaban y representaba no solo un medio de transporte, sino que le daba vida e identidad a Patricios y a sus habitantes. Como señala Ernesto:

*“El pueblo era muy alegre, acá era muy alegre, mucha diversión, era muy alegre porque había muchos habitantes y la gente estaba conforme porque el ferroviario, esta bien visto el ferroviario, muy bien visto... si... se vivía bien y*

*daba vida al negocio, estaba la cooperativa del Estado, la Tienda, el hotel y había grandes negocios, entonces daba vida todo eso...” Ernesto R.*

Pero este paisaje de alegría, diversión, este hormiguero de gente, que existía gracias al ferrocarril comenzó una larga agonía de abandono y despoblamiento una vez que este dejó de circular. En cuestión de entre 3 o 5 décadas, según se quiera fechar el inicio de la desgracia, el Pueblo de Patricios fue destinado y condenado a la soledad, no sin antes oponer férrea resistencia. La fecha en que se cierra el ramal es el año 1977, pero no habría ramal cerrado sin la huelga perdida que duro 42 días en el año '61, ni así tampoco la liquidación del patrimonio ferroviario durante los '90 de la mano de la ola de privatizaciones de los servicios del Estado.

A primera vista, los testimonios indican que Patricios comenzó a despoblarse a partir de los proyectos de “desarrollo” por parte de algunos gobiernos “democráticos”. El PLAN LARKIN no deja de resonar como causante del proceso de nacionalización de los ferrocarriles, durante la presidencia de Arturo Frondizi. Este plan desarrollista dio como fruto el arrancar kilómetros de vías férreas que no dejaron otros cosa que miles de ferroviarios sin trabajo y condeno a Patricios, como a muchos de otros Pueblos construidos a la par de las vías, a un destino de despoblamiento y soledad.

*“Y pobre! Al no haber ferrocarril, ¡pobre! Pobre porque no hay movimiento, ¿no ves las casas abandonadas? y no sé cuantas casas se han abandonado. Acá había seis mil personas y ahora no sé cuantas habrá, no sé calcular pero no hay nadie. De seis mil.. a quedar no sé cuantos habrá ahora, hay mucha gente que se ha ido, y se ha ido la familia” Alberto F.*

Tras la caída de Frondizi, Illia rehabilita el ramal de Patricios a Victorino de la Plaza y a Buenos Aires; ya no trenes de pasajeros, sino de hacienda o de carga. Hasta que en el '77 los trenes comenzaron a llegar desde Villar, pero esta vez a llevarse todo lo que había en Patricios, y una vez levantadas las vías, Videla fue quién cerró el ramal.

Patricios, como otros tantos pueblos desperdigados por todo el mapa, comenzó a desaparecer al momento en que el tren dejó de surcar la tierra y condeno a estas otrora ciudades a un destino de olvido y de tenue presencia, casi fantasmal. “Después de que se terminó de levantar el ferrocarril se terminó Patricios” sentencia Ernesto R.

#### *Aspectos demográficos.*

Esta historia de transformación de Patricios de un pueblo de entre 4000 y 6000 personas en una pequeña localidad que se resiste a ser borrada del mapa, es parte de un proceso de

redistribución espacial y cambio en las formas de ocupación del territorio que se viene desarrollando en las últimas décadas.

La población Argentina se ha caracterizado por tener un patrón de distribución espacial donde prima la concentración en un número limitado de áreas como correlato de un acelerado proceso de urbanización y metropolización.

Esta desigual forma de distribución y ocupación del territorio ha estado vinculado a su organización política, como a las estructuras socio-productivas que prevalecieron en cada región en la cuales han incidido fuertemente las políticas de Estado como el derrotero económico transitado por el país.

Si bien este ha sido el modelo a partir del que la población se distribuía espacialmente desde hace algunas décadas, desde hace ya 50 años se asiste a un proceso tendencial de redistribución, en donde se observa un aumento en la importancia relativa de las ciudades medianas y pequeñas y donde la población rural y las pequeñas localidades presentan tasas de crecimiento muy bajas o negativas de población, efecto de la emigración de sus pobladores que explica el aumento de las aquellas ciudades medianas y pequeñas. El efecto sobre estas pequeñas localidades es un persistente proceso de despoblamiento rural al que se ven condenadas, con las consecuencias que esto trae aparejado: pérdidas de accesibilidad, achicamiento del Estado, precarización de los servicios públicos, etc.

Haciendo una breve periodización, en la década del '30 continúa la etapa de inmigración europea, comenzada unos 20 años atrás y comienza la migración interna, quienes en su mayoría se asientan en GBA y aquellas ciudades más grandes. Pero finalizada la ISI, estos aglomerados ya no tienen la capacidad de absorción de años anteriores, y los migrantes van hacia otras áreas. Es a partir de este momento y hasta la actualidad que toman gravitación las ATIs<sup>4</sup>, aquellas ciudades de entre 50.000 y 500.000 habitantes y son éstas ciudades las que estructuran el crecimiento de la población.

Este creciente proceso de despoblamiento rural puede ser explicado teniendo en cuenta los movimientos y distribución de la población. En efecto, se observa como marco general una tendencia a la desconcentración de la población, así como a la disminución de las tasas de crecimiento de las grandes aglomeraciones. Buenos Aires verifica un descenso en el número de habitantes, a la vez que se refuerza el crecimiento en los volúmenes poblacionales del resto de las grandes unidades espaciales. Es decir, que si bien el sistema urbano argentino presenta un alto índice de primacía<sup>5</sup>, tiende a ser cada vez menos un sistema macrocefálico<sup>6</sup>. Esto indica un aumento en el peso relativo de las ciudades medianas y pequeñas. Proceso que a su vez explica

un fenómeno complementario y central de nuestro análisis: *tasas de crecimiento muy bajas o negativas de la población rural que perfilan una creciente desruralización indicado por la reducción en términos absolutos y relativos de la población rural.*

Así, en el período estudiado, la población del Gran Buenos Aires, que en un principio fue la gran receptora de las migraciones, en las últimas décadas se caracterizó por el crecimiento vegetativo; la población residente en ciudades de menos de 50.000 habitantes fue una emisora neta de población (esta tendencia fue decreciendo con los años) y las ATIs fueron las que crecieron en todo el período, sobre todo en las 3 últimas décadas.

Pero si dejamos de lado la conceptualización de ATIs hecha por Vapñarsky, y reagrupamos la población en ciudades de más de 500.000 habitantes, localidades intermedias (aglomerados de entre 5.000 y 499.999) y localidades pequeñas (aglomerados de menos de 5.000 habitantes), los resultados cambian. Bajo esta nueva lupa estudiaremos la urbanización en términos diferenciales en el período 1960 – 2001 con los datos de los correspondientes censos. Los primeros aglomerados tienen menor crecimiento poblacional y menor tasa de urbanización, incluso con una tasa de crecimiento promedio anual inferior al del total de la población urbana. Las localidades intermedias en todos los períodos de estudio muestran las tasas más altas en los últimos 30 años, por encima de la tasa de población urbana total. Incluso, dentro de esta cohorte de localidades hay una caída en el crecimiento de las localidades de entre 50.000 y 100.000 habitantes, de lo que se desprende que aquellas localidades más dinámicas son las que no superan los 50.000 habitantes. Por último, las localidades de menos de 5.000 habitantes, tienen un comportamiento errático, del cual no se puede extraer una tendencia.

Concentrándonos en las ciudades que son motivo de este análisis, al momento del censo de 2001 9 de Julio contaba con 35.000 habitantes mientras que Patricios tan solo con 745. Cuadro 1 y Gráfico 1, ver Anexo.

En estos gráficos es donde se observa lo planteado en la esfera macro. La ciudad de 9 de Julio fue la que más creció del departamento (la cual se puede ubicar dentro de las ATIs menores) y la población rural y la de Patricios sufrió una caída constante y absoluta.

En este proceso ha sido decisivo el cambio en el rumbo de las políticas económicas a partir de los años '70 en donde la desindustrialización ha llevado a este proceso de creciente pérdida de gravitación de la región metropolitana, la cual había sido de una dinámica importante durante la etapa de sustitución de importaciones, y dando lugar al incremento de medianos y pequeños pueblos de menos de 50.000 habitantes acompañado de una fuerte expulsión por parte de la población rural que se traslado y engrosó el número de aquellas ciudades. Este proceso de

éxodo y emigración desde pequeñas localidades y de población rural dispersa se da en el marco de los llamados procesos de modernización y tecnificación de las actividades agropecuarias que terminan efectuando un reforzamiento de las ciudades intermedias a la vez que dibujan un escenario de desconcentración en las tendencias del crecimiento urbano tradicional.

Desde hace ya varias décadas, el proceso de movilidad poblacional se da en un claro sentido. Son las pequeñas localidades las que expulsan a sus habitantes, quienes son atraídos a las ciudades cercanas de mayor envergadura, donde se mezclan la tranquilidad del pueblo con las oportunidades de la ciudad.

Así, en las últimas décadas se fue configurando una estructuración particular del territorio, donde las ciudades que recibieron mayor cantidad de nuevos habitantes fueron las ATIs estrictamente definidas, y también aquellas ciudades que se encuentran por debajo de los 50.000 habitantes, con lógicas y dinámicas poblacionales muy parecidas. Estos aglomerados crecieron en términos no solo de valores absolutos, sino también en términos relativos, mientras que la población rural o de aglomerados de menos de 2.000 habitantes producto de la migración de estas últimas hacia aquellas. Los gráficos 2 y 3 lo expresa claramente. A medida que la población de nueve de Julio se incrementaba a un ritmo acelerado, la población de Patricios disminuía en igual proporción.

La lógica del despoblamiento de las pequeñas localidades es un proceso muy complejo de estudiar, ya que para esto solo tenemos a aquellos que se quedaron, y el rastreo de los viejos habitantes es una tarea muy difícil. Como ejemplo tomamos el caso de Nélida, quien nació en Patricios, fue a estudiar a 9 de Julio, trabajó allí, se jubiló y ya no volvió a Patricios. Sus hijos nunca vivieron en el pueblo.

*“Y yo me quedé hasta los 18, los 20... Después iba y venía. Trabajaba, de 9 de Julio viajaba... yo era suplente trabajaba en muchos lugares, después a los 26 me casé y ya cuando me casé, bueno mi marido trabajaba en el campo. Un tiempo estuve en el campo y después me vine a 9 de Julio y ahora... hace muchos años que estoy en 9 de Julio. Vivo y bueno los domingos voy al campo, además que después era bueno que yo estuviera allí porque para cualquier cosa tenían que ir a 9 de Julio porque aquí no tenés ni un cajero para cobrar ni para hacer ningún trámite así que no”.*

Nélida hizo toda su carrera laboral en 9 de Julio, donde se jubiló como directora de una escuela. Sus hijos viven en 9 de Julio.

Algunas cuestiones explicativas de la distribución espacial pueden ser las nuevas lógicas económicas o productivas que imprimen un nuevo sello a los lugares, donde los recursos en sentido amplio adquieren otro sentido y dimensión en cuanto a las decisiones de localización. Cobra especial atención la accesibilidad, ya sea en términos materiales y de infraestructura como de información y comunicación en tanto participe en las actuales redes del espacio de flujos. También los cambios tecnológicos, de transportes y comunicaciones pueden ser explicativos ya que este tipo de cambio afecta, contribuye y facilita los movimientos espaciales de la población generando una redistribución de la población.

La intervención del Estado en sus diferentes niveles a través de las políticas públicas, tanto explícitas como implícitas, actúan sobre la distribución de la población. En este sentido los procesos de descentralización y de promoción del desarrollo local inciden en las dinámicas sociodemográficas afectando la distribución de la población sobre el territorio. Mecanismos propulsores por parte de las instancias estatales como la reactivación económica, la promoción, aumento y facilitación de recursos y el mejoramiento de la calidad de vida actúan modificando las formas entre sociedad y territorio.

#### *Incidencia de los cambios económicos y tecnológicos en los procesos de despoblamiento rural*

La mecanización de agro, a partir de los '60 y '70, introduce nuevas formas de organización de la producción lo cual incide directamente sobre la expulsión de población hacia las áreas urbanas. A partir de los '60, la capitalización y modernización del agro presionan sobre el proceso de urbanización y en el incremento de la movilidad de la población. En este sentido continúa aumentando la importancia relativa de las ciudades mayores a expensas de los centros de menor tamaño, sobre todo gracias al aporte de las migraciones rurales. A la migración tradicional se suma una nueva dinámica asociada a la tecnificación del agro pampeano. La consolidación y expansión de la tecnificación implicó una importante reducción en la ocupación de la mano de obra rural. A este proceso se suman las apariciones de nuevos actores en la escena: se incrementan los contratistas como nuevo agente productivo a la vez que se incrementa la proporción de propietarios ausentistas (productores medianos) que no pueden responder a las fuertes inversiones en capital requeridas por las nuevas tecnologías.

La modernización del proceso productivo junto con la expansión de ciertos cultivos, significó una alteración en la dinámica de funcionamiento de los centros urbanos regionales que



incorporaron esta serie de servicios y comercios relacionados a las actividades agropecuarias, fortaleciendo su rol dentro del nuevo esquema productivo de la región. Esto generó en la zona una mayor actividad económica y un prospero mercado de trabajo que actúa como destino de aquellas migraciones de los poblados rurales y pequeñas localidades

Sin duda esta concentración progresiva alrededor de estos nuevos centros urbanos que son las ciudades intermedias esta asociada al decrecimiento demográfico de las pequeñas localidades a partir de la década del '70, las que tienden a desaparecer al no contar con las condiciones necesarias y suficientes como para retener a su población, así como también a la disminución de la población dispersa vinculado al surgimiento de las nuevas formas de actividad agropecuaria. Algunos de los factores que determinan la movilidad y el cambio en la distribución espacial esta asociado por un lado, a la mayor dotación de *servicios e infraestructura* que brindan las ciudades en vías de expansión frente a las pequeñas localidades ,y por el otro, a la creciente disminución en cantidad y calidad de aquellos mismo servicios y prestaciones debido tanto a un empobrecimiento en términos económicos de estas localidades, como a la falta de una demanda que supere el umbral mínimo de rentabilidad para las empresas prestadoras de los mismos.

#### *Servicios públicos y acción del Estado*

Sin dudas, cuando se menciona que factores como los servicios públicos e infraestructura determinan la movilidad espacial, y en este caso particular, actúan de manera negativa sobre el despoblamiento, se esta planteando una relación que va mas allá de la simple cobertura de una necesidad.

Entendemos a la red *de políticas públicas y servicios públicos* como determinantes del mapa de inclusión y exclusión, que construyen ciudad y determinan en su interior, diferentes tipos de ciudadanos y *ciudadanía*. Los servicios públicos, en tanto flujo, demarcan la territorialización y la inclusión con el resto del territorio y la vida económica; actúan como constitutivos del territorio. Es importante ver a los servicios públicos desde una óptica integradora, al mismo tiempo que efectúan un trabajo de estructuración simbólica, ya que son dinamizadores de las relaciones sociales, y proveen el estatus de ciudadano.

Servicios como la salud, la educación, el transporte especialmente en Patricios de la mano del ferrocarril y la red de accesos a otras ciudades constituyen en un factor de inclusión o exclusión.

Las privatizaciones y la reformulación del papel del Estado a partir del nuevo patrón de acumulación, ponen en juego otro tipo intereses a la hora de definir quienes quedan incluidos. De

esta manera, los consumidores pasan de *usuarios* a *clientes*, y como consecuencia de esta nueva lógica privatizadora que ha puesto en crisis el carácter universal de la prestación de los servicios, solo se abastece a quienes pueden pagarlo y a quienes residen en lugares donde es rentable la inversión. Al no abastecer a todos por igual, la fragmentación es inevitable.

La educación aparece como un caso paradigmático que se articula con el desempleo, la falta de oportunidades, la consiguiente migración, pérdida de relaciones sociales y finalmente el éxodo. Si bien Patricios cuenta con educación básica y polimodal, la educación surge como motivo que provoca la emigración, ya que está centrada en la necesidad de formarse en oficios urbanos o en grado universitario. Más que la necesidad de obtener una fuente de ingreso, existe el deseo de movilidad social y la inserción en una estructura cultural de mayor envergadura. Esta búsqueda de profesionalización y de ampliar el horizonte ejerce una fuerte presión sobre aquellos que eligen como destinos ciudades con mayores oportunidades, ya que una vez terminada aquella, se hace difícil el regreso a la localidad debido a la falta de inserción laboral en lo local.

*“Y si por ahí alguna se casaba y se iba a vivir a otro lado porque el marido vivía en otro lado pero eran las menos, la mayoría se casaba y se quedaba aquí... yo no tenía mucha idea de quedarme aquí (...) No se, no habré encontrado... no tenía mucha idea de quedarme (...) Un lugar más grande te da más oportunidades de hacer otras cosas, de disponer otras cosas. Tampoco tenía idea de irme a Buenos Aires...” Nélida A.*

Toda esta serie de factores enumerados contribuyen a que las habitantes de estas zonas se encuentren cada vez más marginados y excluidos debido al empobrecimiento del tejido social rural que resulta de una falta de condiciones para mantener dicha trama. Condiciones que resultan deterioradas por una especie de círculo vicioso, ya que se asiste por un lado a bajas densidades y aislamiento de los habitantes que migran hacia zonas que brinden mayores condiciones y posibilidades, lo cual a su vez actúa como causa de una falta de demanda y atractivo que hacen imposible el mantenimiento de los servicios y equipamientos públicos (mas aun luego del proceso de reformas estructurales y privatizaciones de las empresas publicas estatales) que termina funcionando como efecto/causa de los procesos migratorios y el consiguiente efecto de despoblamiento de estas zonas.

Sin lugar a dudas, dos de los causales del despoblamiento anteriormente mencionados, se articula en Patricios bajo un mismo objeto: el *ferrocarril*. Por un lado el cambio en la estructura productiva que se vincula con la baja en la demanda de mano de obra relacionada con la falta de oportunidades de trabajo en el ferrocarril. Esto lleva a la búsqueda de nuevas fuentes económicas

migrando hacia ciudades con mayores oportunidades y la consiguiente pérdida de población de las pequeñas localidades. Así repercutió el cierre del ramal en Patricios:

*“Se vino abajo, era una agonía lenta, imagináte, muchas familias, que quedo sin laburo, sin trabajo, las trasladaban unos renunciaron, entonces se vino abajo el pueblo, no había gente, se vino abajo, y acá la fuente de trabajo era el ferrocarril” Alberto F.*

El fin de la principal actividad económica que daba vida a Patricios significó el principio de la agonía y de la hemorragia demográfica:

*“Si hubieran traído una industria, que tomara algún personal, ya sería otra cosa, pero nada hubo. Tuvo que migrar la gente. (...)Entonces, esto nunca pudo volver a ser lo que era. Es como si le cortas las arterias a una parte de tu cuerpo” Alberto F.*

Como se señaló anteriormente, existe una suerte de propiedad local social alrededor de la población con su territorio y la estructura económica y de servicios públicos. En este caso, el despoblamiento y la exclusión no se producen pura y exclusivamente por el cierre del ramal ferroviario en tanto que suponen la cancelación del servicio de transporte de pasajeros y a su vez el final de la principal fuente económica. “Existe una relación mucho mas profunda entre la prestación de servicios y la cuestión social, que supera a la simple cobertura de una necesidad; y que a su vez impacta de modo concreto en el territorio”.<sup>7</sup> Además de la inclusión con el resto del territorio que proporcionaba la actividad ferroviaria y la vida económica, que como principal actividad otorgaba cierto dinamismo y vitalidad al funcionamiento diario de Patricios, existía una relación simbólica asociada con un periodo de bienestar social.

Este paisaje de bonanza elaborado sobre estrategias simbólicas y de representación, terminan por configurar una identidad social basada en la construcción de la memoria que incluye la idea de un pasado estructurado y ordenado. El tema de la identidad construida sobre esta “edad dorada” será objeto del próximo apartado.

#### *Trabajo Ferroviario: El tema de la identidad*

En el imaginario, el ferroviario era aquel que tenía como trabajo unir pueblos, regiones. Tenían una función unificadora con el “afuera”, con otros pueblos, otras personas, eran quienes traspasaban las fronteras del “mundo” de quienes vivían en cada lugar. Pero también el ferrocarril tenía la capacidad de unir hacia el interior: los lazos de solidaridad entre los empleados, el imaginario familiar de que los hijos de ferroviarios serían ferroviarios: generaba

una identidad propia muy fuerte, que otorgaba cierto status entre los demás, que retroalimentaba la labor ferroviaria.

El tren producía una articulación particular al interior del pueblo y de la rama, intrapueblo, y otra homologa hacia afuera del pueblo, interpueblos. Estas articulaciones del tren es lo que generaba la identidad ferroviaria tan característica, anclada en el territorio, que producía una fuerte tradición familiar y generaba la integración tan sólida entre los trabajadores. Así el tren no solo unía pueblos y conectaba gente sino que también estructuraba territorios, articulaba relaciones al interior del pueblo y los jerarquizaba. Generaba el mito del progreso social y de la movilidad social ascendente de principios de siglo, era el anclaje de los imaginarios y representaciones que estructuraban la realidad del pueblo, era la modernidad. Es por esto que, como para los habitantes de Patricios es imposible entender al pueblo sin el tren, formaron un grupo de teatro donde, aunque sea en la ficción, el tren vuelve a Patricios y a sus vidas.

Por el momento histórico del cual son producto los trenes, la relación laboral ferroviaria se enmarcó en el trabajo asalariado. Tenían una gran cantidad de beneficios que ofrecía la empresa empleadora: la cooperativa de alimentos, el hogar ferroviario para la vivienda, una jubilación, obra social sindical, colonias de vacaciones para los hijos, etc. Un ferroviario nos cuenta:

*“El ferroviario siempre estuvo bien, en ese sentido, en sueldo, pagos en término. Acá venía el día 30, venía el coche pagador y pagaba a toda la gente” Raúl A.*

Pero el trabajo no solamente tiene la importancia de obtener los recursos necesarios para satisfacer las necesidades de quien lo ejerce y de su familia, tiene también un componente social que es generar una identidad, lazos de solidaridad y generar relaciones sociales.

Es justamente en la lucha de la relación laboral donde los empleados constituyen y afianzan una identidad que los define para el afuera y al interior del grupo. La generación de una identidad colectiva organizada era la manera de resistir y luchar contra la dominación y la explotación. Así la identidad podría definirse como “el doble sentido de definición de sí por sí mismo (identidad individual) y definición de sí por parte de otros (identidad colectiva)”.<sup>8</sup>

La identidad ferroviaria se asemejaría más a una forma comunitaria de identidad que a una forma societaria ya que formaban parte de un colectivo solidamente conformado; es un sistema con nombres asignados a los individuos y que se reproducen de una manera idéntica a través de las generaciones. Cada miembro de la comunidad ocupa una posición determinada.

*“Si...una gran familia...justamente lo que yo decía... es una familia... y una*

*familia de... buenos sentimientos... porque el ferroviario es como todas la... en la policía, en la policía hay buenos y malos... pero el ferroviario... cuando había uno malo... lo buenos trataban de encaminarlo no? Para que no desprestigiaran al género ferroviario... así que, en ese sentido... se cuidaba mucho a la gente... trataban siempre de ir una línea... de no entorpecer y tampoco...este, quedarse... con lo que no les correspondía no? Raúl A..*

Es interesante destacar que el trabajo, institución integradora por excelencia, era el medio para generar relaciones de solidaridad, redes, identificación, y acceso a una ciudadanía social. El desmantelamiento del tren produjo no solamente el problema inmediato de la falta de trabajo, sino también una crisis de la identidad para quienes trabajaban en él, ya que era imposible que los padres transmitieran a sus hijos el amor, los valores, el oficio y los saberes del ferrocarril como sus padres se lo habían enseñado, lo que profundizaba y era propio de la identidad ferroviaria. Esta crisis de identidad en el ámbito más interno se suma a la de la falta de reconocimiento social en sentido amplio por la tarea realizada, y de esta forma se termina de cerrar el círculo de anulación de la identidad. Alberto F. nos cuenta:

*“Porque, acá era un pueblo que era todo ferroviario. Estaba el padre, el abuelo, después venían los hijos, eran ferroviarios los hijos (...) todos ferroviarios, un pueblo ferroviario, netamente ferroviario. Al no haber eso la juventud tiene que emigrar (...) no hay nada (...) algunos trabajitos de Estado, pero no hay otra cosa, no hay industria, no hay nada acá, por eso es que la gente emigra..., no hay vida”.*

El aislamiento real y simbólico, producto de la pérdida de fuentes de trabajo genera un debilitamiento del capital laboral, educativo y ciudadano. Los que se van son los que tienen mayores capitales para hacerlo (económico, social) y los que quedan, en algunos casos son aquellos que no pudieron irse. Éstos últimos ya no cuentan con las conexiones y la capacidad de presión que tenían junto a los primeros y quedan doblemente desamparados. Reducción en la cantidad de habitantes en el pueblo que implica menor poder de presión por parte del Estado local, y como consecuencia de esta insuficiencia de demanda, las empresas privadas no ven rentable hacer inversiones en esos lugares, por lo cual se produce pérdida de relaciones sociales y de posibilidades de crecimiento.

Las transformaciones socio-espaciales y socio-identitarias que sufrieron en el pueblo fueron muy importantes a partir de los '70, con el desmantelamiento del tren, que provocó la desarticulación de redes sociales produciendo una pérdida de la ciudadanía ampliada.

Sumado a la problemática de quienes se van, el envejecimiento de la población y la presión resultante del proceso de emigración -jóvenes principalmente- junto con la pérdida de servicios y equipamientos produce la desarticulación del territorio. Hay pérdida de relaciones sociales al interior del pueblo, ya que muchos se fueron, y también hay desmembramiento de las familias en los casos en que los padres prefirieron no irse por arraigo en el lugar, sus hijos, a veces, eligen ir a ciudades más grandes donde encuentren mejores posibilidades de progreso. También hay pérdida de relaciones con el exterior primero por el desmantelamiento del tren, que era el articulador, luego por falta de servicios de transporte para ir a otras ciudades, exceptuando 9 de Julio hacia donde hay un servicio privado que realiza viajes diarios.

*“Acá si usted recorre por ejemplo en esta manzana que estamos nosotros: yo soy viudo, el de al lado es viuda, la otra casita que es con chalecito es una viuda que está muy enferma, en la esquina hay un almacén que viven dos personas nada más, la que sigue es una viuda, la otra que sigue es otra viuda y en la esquina hay un viudo, dando la vuelta así para acá hay dos mujeres que son viudas (...) así que mire como se compone el pueblo, en cuatro cuadras, en una manzana entera no alcanza a haber 15 personas, así que y así todo Patricios...” Raúl A.*

Esta exclusión socio-territorial en tanto aislamiento de la sociedad, debilitamiento de redes, vínculos y emigración del pueblo delimita aquellos que son incluidos de quienes no lo son; pero no se puede pensar a estos últimos sin entender las resistencias que provocan. Al ver esta situación de desamparo, la médica del pueblo le propuso a un grupo de vecinos formar un grupo de teatro comunitario del cual forman parte más de 50 personas de todas las edades. Así, crearon ellos mismos una obra de teatro, “Nuestros recuerdos” donde cuentan la experiencia que vivieron, su historia y la del pueblo. Y no es casual que el lugar que eligen para reunirse sea la estación de tren. Las estrategias simbólicas y de representación producen una estructura de sentimiento, donde hay una idealización del orden pasado *-edad dorada-*, integración de la sociedad, organicidad y justicia. Es mediante su obra de teatro que pueden recordar la profesión de muchos que ya no están, pueden volver a poner al tren en el lugar que ocupa para ellos. Y si bien saben que el tren no va a volver a correr, mediante el teatro pueden revertir esa realidad, ya que terminan la obra saludando a un tren que se va de la estación del pueblo.

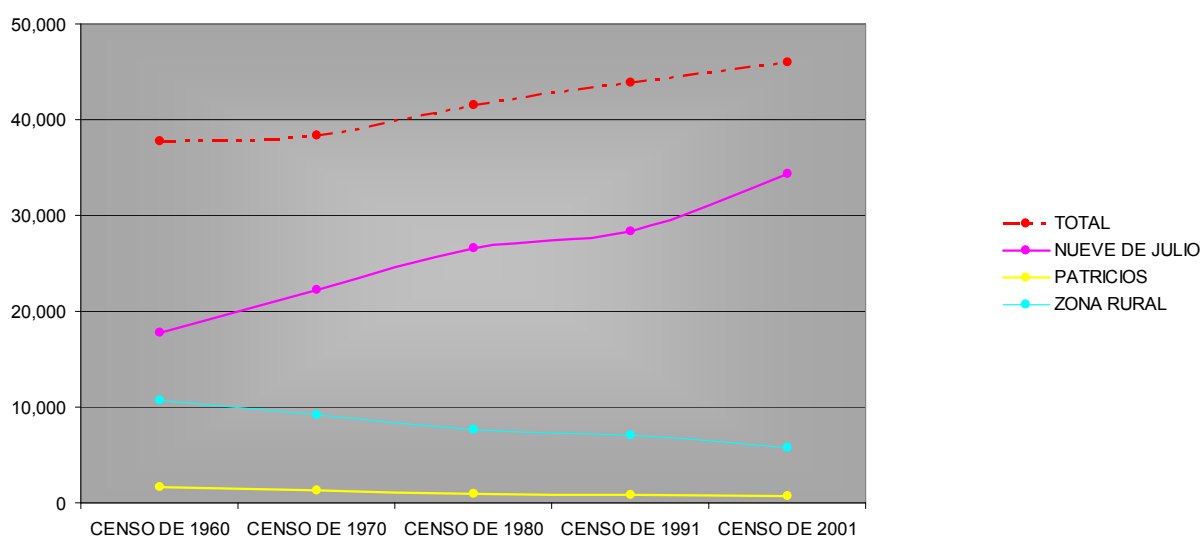
## CUADROS

Cuadro 1: **Valores absolutos de la población del partido de 9 de Julio, desagregado por localidad.**

LOCALIDAD	CENSO DE 1960	CENSO DE 1970	CENSO DE 1980	CENSO DE 1991	CENSO DE 2001
TOTAL	37.707	38.318	41.492	43.903	45.998
NUEVE DE JULIO	17.799	22.204	26.608	28.299	34.350
PATRICIOS	1.678	1.327	976	816	743
ZONA RURAL	10.678	9.170	7.662	7.016	5.801

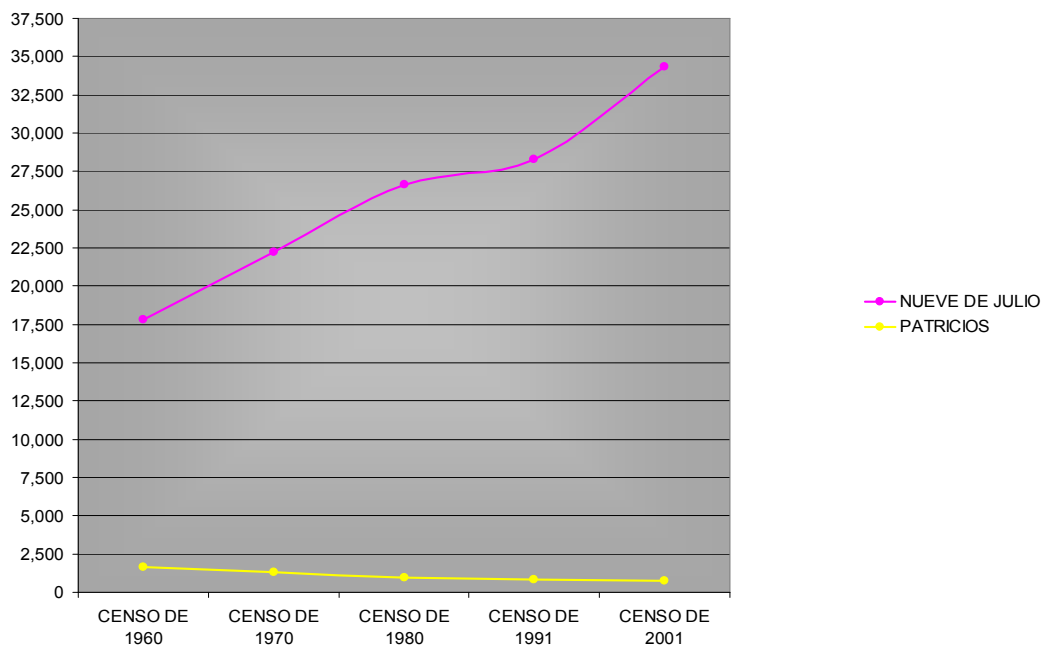
Fuente: INDEC. Censo 1960; Censo 1970; Censo 1980; Censo 1991; Censo 2001.

Gráfico 1: *Valores absolutos de la población del partido de 9 de Julio, desagregado por localidad.*



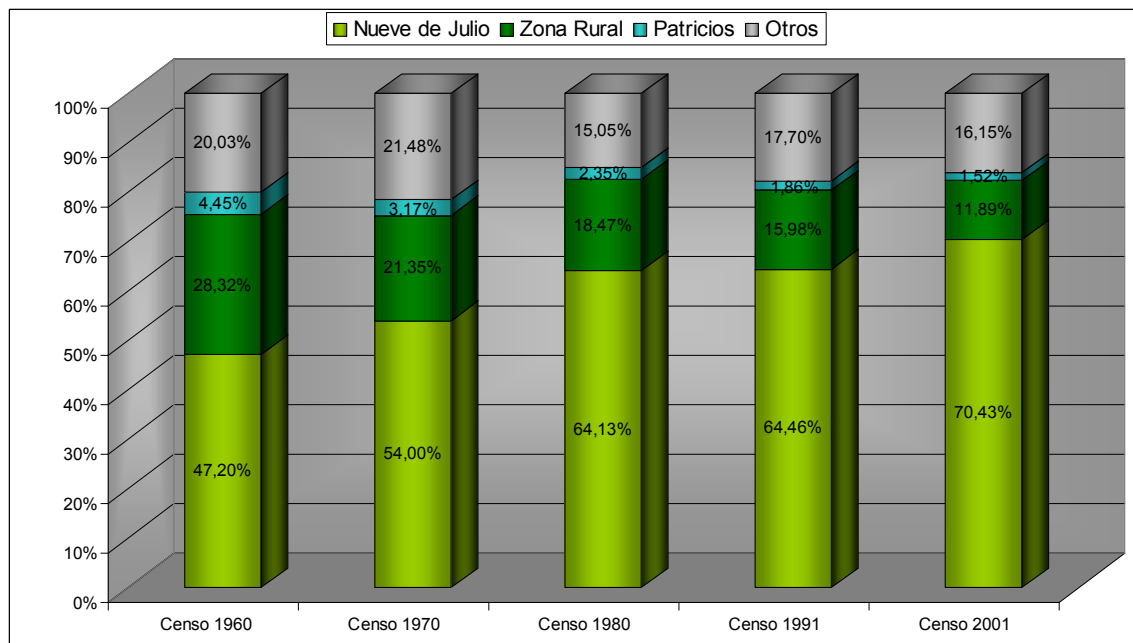
Fuente: INDEC. Censo 1960; Censo 1970; Censo 1980; Censo 1991; Censo 2001.

Gráfico 2: *Evolución de la población de 9 de Julio y Patricios.*



Fuente: INDEC. Censo 1960; Censo 1970; Censo 1980; Censo 1991; Censo 2001.

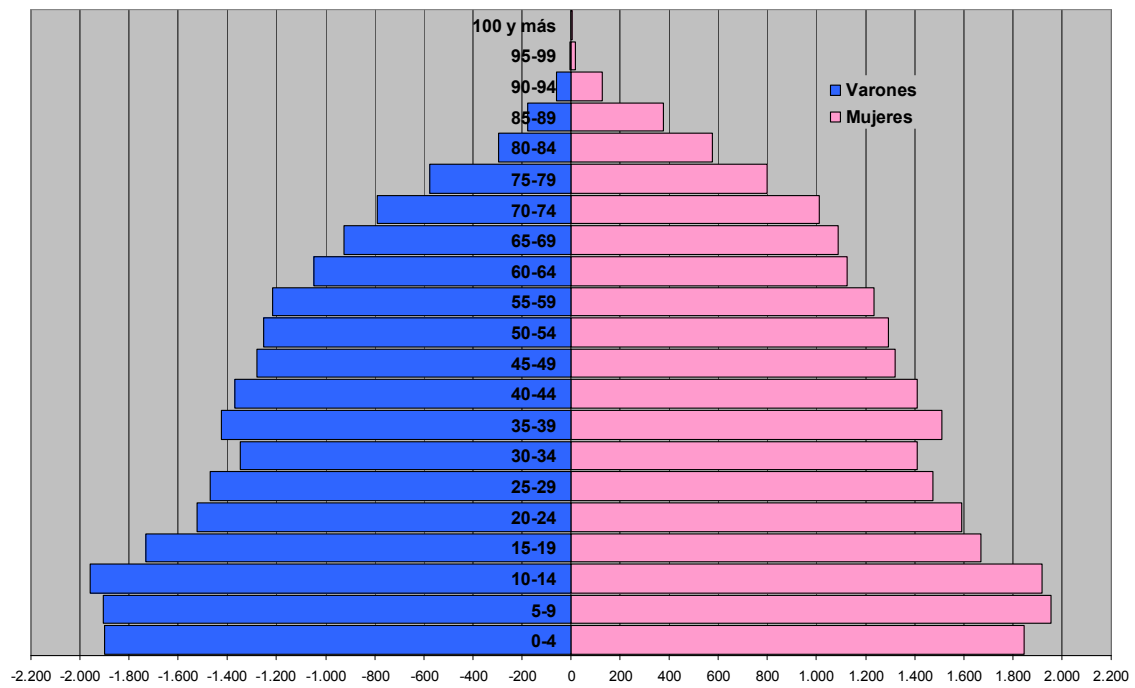
Gráfico 3: *Evolución de la población total del partido de 9 de Julio según zona de residencia*



Fuente: INDEC. Censo 1960; Censo 1970; Censo 1980; Censo 1991; Censo 2001.



Gráfico 4: Pirámide de población del partido de 9 de Julio. Año 2001



Fuente: INDEC. Censo 2001

## NOTAS

\* Nicolás De Carli: Ponencia presentada en las "V Jornadas de Sociología".

Departamento de Sociología de la Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación de la Universidad Nacional de La Plata.

Pertenencia institucional: Universidad de Buenos Aires. Facultad de Ciencias Sociales, Carrera de Sociología. Estudiante de la Licenciatura en Sociología, Correo electrónico: turudrummer@hotmail.com

\*\* Paola Raffaelli: Estudiante de la Licenciatura en Sociología, Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires. raffaellipaola@yahoo.it

1. No hay datos certeros de esto, si de que haya tenido 4200 habitantes. La razón que explica esto es que quizá fueron considerados por los habitantes como población de patricios, los cuales, en los censos fueron contados como población rural dispersa por vivir fuera de los límites del pueblo.
2. Castells, M.. (1999) "*La cuestión Urbana*". Buenos Aires: Siglo XXI, Cap. 8. Pág. 45.
3. Sack, R. D., (1989) "*Human Territoriality: It's Theory and History*". Cambridge: Cambridge University Press.
4. Vapñarsky, César A. (1995). "*Primacía y macrocefalia en la Argentina: la transformación del sistema de asentamiento humano desde 1950*". Desarrollo Económico N° 138, Vol. 35, IDES. Buenos Aires, Julio – Septiembre 1995.
5. Ibíd. Pág. 3
6. Ibíd. Pág. 3
7. Diez Tetamanti, J. M., "Despoblamiento y Acción del Estado en la región Sudeste de la Provincia de Buenos Aires entre 1976 y 2004" Tesis doctoral. Pág. 58.
8. Dubar C., (2000) "*La crise des identités. L'interpretacion d' une mutation*". Paris: PUF.

## BIBLIOGRAFIA:

- Benítez, M. (2000). *“La Argentina que desaparece, desintegración de comunidades rurales y poblados en vías de desaparición”*. Tesis de Doctorado. Universidad de Belgrano. Serie de estudios para graduados. Univ. De Belgrano. N° 12. Buenos Aires.
- Castells, M.. (1999) *“La cuestión Urbana”*. Buenos Aires: Siglo XXI.
- *Censos nacionales 1960 – 2001*
- Diez Tetamanti, J. M., *“Despoblamiento y Acción del Estado en la región Sudeste de la Provincia de Buenos Aires entre 1976 y 2004”* Tesis de Licenciatura.
- Dubar C., (2000) *“La crise des identités. L' interpretation d' une mutation”*. Paris: PUF.
- Erbiti, C. *“Transformaciones del sistema urbano argentino a fines del Siglo XX: Desafíos para la gestión del territorio”* Centro de Estudios Sociales de América Latina (CESAL) IV Seminario de ordenamiento territorial *“Ordenamiento territorial y problemáticas urbanas”*
- Germani, G. (2000). *"Estructura social de la Argentina"*. Bs. As: Ed. Raigal.
- Lattes, A., *“Aspectos demográficos del proceso de redistribución espacial de la población en la Argentina”*, Cuadernos del CENEP N° 16.
- Lindenboim, J. y Kennedy D. (2001). *“Dinámica urbana argentina. 1960 – 2001. Reconstrucción y análisis de la información necesaria”*. Centro de Estudios de Población, Empleo y Desarrollo (CEPED), Cuadernos del Ceped N° 1, IIE – FCE – UBA, Buenos Aires.
- Margulis, M. (1968). *"Migración y marginalidad en la sociedad argentina"*. Bs. As: Ed. Paidós.
- Neffa, J., (2003) *“Reflexiones acerca de la naturaleza y significación del trabajo humano”*. Buenos Aires: Ed. Lumen Humanitas CEIL PIETTE Trabajo y Sociedad.
- Sack, R. D., (1989) *“Human Territoriality: It's Theory and History”*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Salomoni, J. L. (1999). *“Teoría general de los servicio público”*. Buenos Aires: Ed. AD-HOC.
- Vapñarsky, C. (1979). *“La población urbana argentina en 1970 y 1960. Revisión crítica de la información censal oficial”*. Centro de Estudios Urbanos y Regionales. Buenos Aires.,Buenos Aires, Argentina
- Vapñarsky, C., (1995). *“Primacía y macrocefalia en la Argentina: la transformación del sistema de asentamiento humano desde 1950”*. Desarrollo Económico N° 138, Vol. 35, IDES. Buenos Aires, Julio – Septiembre 1995.